EDITORIAL

Santé et securité au travail: qu'attendre d'une convention internationale du travail? L'exemple de la Maritime Labour Convention, 2006.

SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO: ¿QUÉ ESPERAR DE UN CONVENIO INTERNACIONAL DEL TRABAJO? EL EJEMPLO DEL CONVENIO DEL TRABAJO MARITIMO, 2006.

HEALTH AND SAFETY IN THE WORKPLACE: WHAT SHOULD BE EXPECTED FROM AN INTERNATIONAL LABOUR CONVENTION? THE EXAMPLE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006.

INTRODUCTION

En rédigeant cette nouvelle Convention du travail maritime (MLC, 2006[1]), il est certain que l'Organisation internationale du travail (OIT) n'entendait pas se contenter d'ajouter une ligne de plus dans son corpus - déjà bien fourni - de conventions et de recommandations dédiées aux gens de mer. Au regard du temps, de l'argent investi et des vives discussions qui furent nécessaires à son élaboration et à son adoption à la quasi-unanimité des membres de la Conférence internationale du travail, cette MLC, 2006, ne pouvait que retenir l'attention et susciter des attentes bien légitimes[2] . Et force est de constater que cette convention apparaît innovante à bien des égards et qu'elle devrait trouver une place aux côtés des grands instruments de l'Organisation maritime internationale (OMI), pour qu'enfin le travail des gens de mer bénéficie d'une protection internationale équivalente à celle accordée à la sécurité de la navigation[3] . En ce sens, proposer une norme internationale de référence unique, couvrant l'essentiel des aspects de la relation de travail et prescrivant un socle minimal de droits, constitue une réponse pertinente au constat actuel de législations sociales nationales mises sous tension par le jeu de la concurrence à laquelle est livré le secteur du transport maritime. De même, alors que la faible ratification des conventions antérieures nuit aux efforts déployés par l'OIT, il paraît nécessaire d'assurer la mise œuvre de la MLC, 2006, au niveau international en permettant aux Etats l'ayant ratifiée de contrôler dans leurs ports les navires battant pavillon d'un Etat n'ayant pas procédé à sa ratification, sur la base de ses prescriptions minimales[4] .

A travers cet article[5] , il ne s'agit pas de revenir sur le contenu des dispositions spécifiques de la MLC, 2006, relatives à la santé et à la sécurité des gens de mer, ce qui par ailleurs sera fait. Notre projet est plutôt d'essayer de replacer l'ensemble du texte dans le contexte particulier de

INTRODUCCION

Al redactar este nuevo Convenio refundido del Trabajo Marítimo (MLC de 2006[1]), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) no se pudo contentar simplemente con añadir una línea más, en sus ya completos contenidos, de los Convenios y Recomendaciones sobre los trabajadores del mar. En vista del tiempo y dinero invertidos, y de las vivas discusiones que fueron necesarias para su elaboración y adopción por la casi unanimidad de los miembros de la Conferencia Internacional del Trabajo, esta MLC de 2006, ha captado necesariamente la atención y suscitado expectativas propiamente legitimadas[2]. Es justo constatar que este Convenio es innovador en muchos aspectos y que hallará un lugar junto a los grandes instrumentos de la Organización Marítima Internacional (OMI), para que finalmente los trabajadores del mar se beneficien de una protección internacional equivalente a la de la seguridad en la navegación[3]. En este sentido, el proponer una norma única de referencia internacional, que cubra los aspectos esenciales de la relación del trabajo y establezca un zócalo mínimo de derechos, constituye una respuesta pertinente a la constatación actual de que las legislaciones sociales nacionales se hallan en tensión por la libre competencia del transporte marítimo. Al mismo tiempo, ya que la pobre ratificación de las convenios anteriores perjudica los esfuerzos desplegados por la OIT, parece necesario asegurar que la puesta en marcha de la MLC de 2006 a nivel internacional permitirá, en base a sus prescripciones mínimas[4], a los Estados que los hayan ratificado, el control en sus puertos de todos los buques, aún siendo del pabellón de un estado que no lo haya ratificado,

A través de este artículo[5], no se trata de revisar el contenido de todas las disposiciones específicas de la MLC de 2006, relativas a la salud y seguridad de los trabajadores del mar, temas que en su momento serán tratados. Nuestro proyecto propone situar el texto, en su conjunto, dentro del contexto

Correspondencia / *Correspondence to*: Alexandre Charbonneau.Université Montesquieu Bordeaux 4 Avenue Léon Duguit - 33608 Pessac (France).
E-mail: alexandre.charbonneau@u-bordeaux4.fr

Recibido / *Received:*20-04-2011. **Aceptado** / *Accepted*:.25-10-2011.
Med Marit 2011; 11 (2):103-119.

son adoption, afin de montrer qu'au moment où nombre d'Etats déposent leurs instruments de ratification et que son entrée en vigueur est proche[6] , celui-ci offre l'opportunité d'un débat sur ce que recoupe la référence même à la santé et à la sécurité des gens de mer.

L'adoption de la MLC, 2006, est marquée, en premier lieu, par la réflexion engagée par l'OIT sur son rôle dans la mondialisation. Cette réflexion a donné naissance à plusieurs initiatives, qu'il s'agisse de programmes d'action ou de normes. Il se trouve que la MLC, 2006, est considérée, par l'OIT, comme une étape dans son approche de ce phénomène, qu'il s'agira d'expliciter. Parallèlement, notamment devant l'augmentation du nombre d'Etats membres et de ratifications enregistrées, des évolutions importantes sont intervenues au niveau du système de contrôle de l'application des normes de l'OIT. Sur l'ensemble de ce premier point, c'est la question de l'effectivité de la MLC, 2006, qui sera interrogée (I). En second lieu, le particularisme des normes sociales maritimes, notamment dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, semble aujourd'hui de plus en plus difficile à justifier. Les marins aspirent à bénéficier d'un niveau de protection comparable à celui accordé aux travailleurs terrestres, ce vers quoi la MLC, 2006, semble vouloir tendre. A travers l'exemple français de la récente reconnaissance du recours, dans le cadre d'un engagement maritime, contre la faute inexcusable de l'employeur/armateur, c'est la nécessité de maintenir des institutions et normes maritimes particulières qui sera discutée (II).

Dans le cadre communautaire, la référence à la santé et à la sécurité au travail connaît une profonde évolution depuis une vingtaine d'années[7] , avec la reconnaissance d'une obligation de prévention des risques professionnels à la charge de l'employeur et un élargissement progressif des risques considérés. Une lecture ambitieuse de la MLC, 2006, est-elle alors possible, dans le sens de cette approche globale des risques professionnels, au-delà de la seule question de la prise en charge et de la réparation du dommage de santé au travail ? L'exemple des dispositions de la MLC, 2006, relatives au bien-être en mer et dans les ports, montrera que cette lecture est souhaitable et dépendra avant tout de la volonté des acteurs (marins, armateurs, propriétaires de navires, médecins du travail, inspecteurs du travail…) d'investiguer le travail réel/concret[8] des gens mer et d'en améliorer les conditions (III).

LA MLC, 2006 : UN INSTRUMENT DE L'OIT POUR REPONDRE AU DEFI DE LA MONDIALISATION

L'adoption de la MLC, 2006, constitue une étape remarquée[9] dans la réflexion engagée par l'OIT sur son action dans le contexte de la mondialisation des rapports de travail. Cette réflexion, amorcée dès le milieu des années 80, concerne à la fois les valeurs que l'OIT entend porter, la fonction des normes internationales du travail dans un monde socialement et économiquement hétérogène et

particular de su adopción, con el fin de mostrar que, a falta de ratificación de unos pocos países, por lo que su entrada en vigor se prevé próxima[6], ésta es una oportunidad de realizar un debate sobre el tema referencia, incluyendo la salud y seguridad de los trabajadores del mar.

La adopción de la MLC de 2006, está marcada en primer lugar, por la reflexión iniciada por la OIT acerca de su papel en la globalización. Esta reflexión ha dado lugar a varias iniciativas, ya sea en forma de programas de acción o de normas. La OIT considera la MLC de 2006, como una etapa en su acercamiento a este fenómeno a desarrollar. Al mismo tiempo, y principalmente debido al aumento del número de Estados miembros y de ratificaciones registradas, se han efectuado importantes evoluciones en el sistema de control de la aplicación de las normas de la OIT. Sobre el conjunto de este primer punto, se tratara la cuestión de la efectividad del MLC del 2006, (I). En segundo lugar, el particularismo de las normas sociales marítimas, principalmente en el ámbito de la salud y de la seguridad en el trabajo, parece hoy cada vez más difícil de justificar. Los trabajadores del mar aspiran a gozar de un nivel de protección comparable al concedido a los trabajadores terrestres, hacia el que la MLC de 2006 parece querer tender. A través del ejemplo francés del reciente reconocimiento del recurso, en el marco de un compromiso marítimo, contra la negligencia inexcusable del empleador / armador, se discutirá la necesidad de mantener las instituciones y normas marítimas particulares (II).

En el marco comunitario, la referencia a la salud y seguridad en el trabajo, experimenta una evolución profunda en los últimos veinte años[7] con el reconocimiento de la obligación de la prevención de riesgos laborales a cargo del armador, y una ampliación progresiva de los riesgos considerados. Una lectura ambiciosa de la MLC de 2006, es entonces posible en el sentido de este enfoque global de los riesgos laborales, más allá de la única cuestión del pago o reparación del daño sobre la salud en el trabajo. El ejemplo de las disposiciones de la MLC del 2006, relativas al bienestar en el mar y en los puertos, mostrará que esta lectura es deseable y dependerá ante todo de la voluntad de los personajes involucrados (marinos, armadores, propietarios de buques, médicos del trabajo, inspectores del trabajo) de investigar el trabajo real / concreto[8] de la gente mar y de mejorar sus condiciones (III).

LA MLC, 2006: UN INSTRUMENTO DE LA OIT PARA RESPONDER AL DESAFÍO DE LA GLOBALIZACIÓN

La adopción de la MLC de 2006, constituye una etapa remarcable[9] en la reflexión llevada a cabo por la OIT en el contexto de la globalización de los informes laborales. Esta reflexión, iniciada a mediados de los 80, concierne a la vez a los valores que la OIT piensa llevar a cabo, a la función de las normas internacionales del trabajo en un mundo social y económicamente heterogéneo, y a la organización de su sistema de control de aplicación de las normas. La

l'organisation de son système de contrôle de l'application des normes. La déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, de 1998, la stratégie dite du travail décent (1999), de même que la récente déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable[10], de 2008 , jalonnent cet effort d'adaptation au contexte actuel.

Ces instruments ont notamment pour objet de distinguer un ensemble principes et de droits qui se concrétisent dans des normes que l'OIT entend promouvoir. Il s'agit d'opérer une hiérarchisation dans un ensemble de près de 400 conventions et recommandations à ce jour adoptées. Ainsi, pour s'en tenir à la fameuse déclaration de l'OIT relative aux principes et aux droits fondamentaux au travail[11], de 1998 , celle-ci oblige les Etats, de par leur qualité de Membres de l'OIT, à " *respecter, promouvoir et réaliser de bonne foi et conformément à la Constitution, les principes concernant les droits fondamentaux qui sont l'objet desdites conventions, à savoir : a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit à la négociation collective; b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire ; c) l'abolition effective du travail des enfants; d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession* "[12] .

Parmi les critiques adressées à ce mécanisme figurera celle du choix de qualifier une sélection de droits de " fondamentaux ". En effet, en valorisant certaines conventions internationales, ne risque-t-on pas de signifier que les autres seraient devenues moins importantes, moins prioritaires ? Force est de constater que cette déclaration ignore toute référence à la sécurité sociale ou à la santé et à la sécurité au travail, si ce n'est concernant le travail des enfants[13] . Une autre forme de critique a relevé que la déclaration de 1998 n'apportait aucun contenu supplémentaire contraignant et que, bien au contraire, elle invitait les Etats à se conformer non plus aux droits énoncés dans ces conventions mais à une abstraction : les principes fondamentaux qu'elles traduisent[14] . Les Etats ne seraient dès lors plus simplement les destinataires d'obligations conventionnelles mais de valeurs plus générales, moins justiciables.

La stratégie sur le travail décent et surtout la récente déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, de 2008, entendent apporter des éléments de réponse à ces critiques[15] . L'Agenda du travail décent[16] , articulé sur quatre objectifs (plein emploi, droits des travailleurs, protection sociale et dialogue social), marque un premier élargissement des valeurs privilégiées. La déclaration de 2008 sur la justice sociale pour une mondialisation équitable entend constituer un pas supplémentaire à ce niveau puisqu'elle affirme que l'OIT doit " *adopter une approche cohérente et concertée pour progresser dans l'élaboration d'une démarche globale et intégrée, en harmonie avec l'Agenda du travail décent et les quatre objectifs stratégiques de l'OIT, en tirant profit des synergies existant entre eux. " Les membres pourront*

declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales del trabajo de 1998, la estrategia sobre el trabajo correcto (1999), al igual que la reciente declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa[10] de 2008, jalonan este esfuerzo de adaptación al contexto actual.

Estos instrumentos tienen como objeto, principalmente, el distinguir un conjunto de principios y derechos que se plasman en normas que la OIT piensa promover. Se trata de diseñar una jerarquización en un conjunto de cerca de 400 convenios y recomendaciones adoptadas ese día. Así, para acogerse a la famosa declaración de la OIT de 1998 relativa a los principios y a los derechos fundamentales del trabajo[11], ésta obliga a los Estados, en su calidad de miembros de la OIT, a " *respetar, promover y realizar de buena fe y conforme a la Constitución, los principios que conciernen a los derechos fundamentales que son el objetivo de tales convenios, a saber: a) la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; b) la eliminación de toda forma de trabajo forzoso u obligatorio; c) la abolición efectiva del trabajo infantil; d) la eliminación de la discriminación en materia de empleo y profesión*"[12].

Entre las críticas a este instrumento se comenta el de la selección de los derechos calificados como "fundamentales". Al entrar en estas valoraciones ¿No hay riesgo de que otros resulten menos importantes y también menos prioritarios?. Se ha de constatar que esta declaración ignora toda referencia social, a la salud y seguridad en el trabajo, a excepción de las referencias concernientes al trabajo infantil[13]. Otras críticas sugieren que la declaración de 1998 no aportaba ningún contenido suplementario apremiante y que, muy al contrario, invitaba a los Estados a no conformarse más con los derechos enunciados en estos convenios, pero con una abstracción: los principios fundamentales que implican[14]. Los Estados no serían desde entonces simplemente los destinatarios de obligaciones convencionales, sino de valores más generales, menos justiciables.

La estrategia sobre el trabajo decente y, sobre todo, la declaración reciente de la OIT de 2008 sobre la justicia social para una globalización equitativa, piensa aportar los elementos de respuesta a estas críticas[15]. La Agenda del trabajo decente[16], articulada sobre cuatro objetivos (pleno empleo, derechos de los trabajadores, protección social y diálogo social), marca la primera ampliación de los valores privilegiados. La declaración de 2008 sobre la justicia social para una globalización equitativa puede constituir un paso suplementario a este nivel, ya que afirma que la OIT debe " *adoptar un enfoque coherente y concertado para progresar en la elaboración de una gestión global e integrada, en armonía con la Agenda del trabajo decente y los cuatro objetivos estratégicos de le OIT, aprovechando las sinergias existente entre ellos. " Los miembros podrán examinar " su situación en términos de ratificación o de aplicación de los instrumentos de la OIT, con vistas a*

examiner " leur situation en termes de ratification ou d'application des instruments de l'OIT en vue d'assurer une couverture de plus en plus large de chacun des objectifs stratégiques, en mettant l'accent sur les instruments de la catégorie des normes fondamentales du travail ainsi que ceux considérés comme étant les plus significatifs au regard de la gouvernance(…)"[17].Cela va justifier le développement de rapports et discussions récurrents sur un choix de conventions et recommandations, traitant selon les thèmes arrêtés à ce jour: de l'emploi (2010), de la protection sociale (2011), des principes et droits fondamentaux au travail (2012) et du dialogue social (2013).

La dynamique engagée à travers l'énoncé des principes et droits fondamentaux au travail avait pour objectif de permettre aux acteurs du monde du travail de mieux s'approprier ces principes et ces droits. La publication récente d'une compilation des instruments intéressant le travail maritime[18] témoigne de cette volonté, en proposant une nouvelle architecture normative qui articule trois conventions spécialisées (convention n˚185 sur les pièces d'identité des gens de mer, de 2003 ; convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), convention n˚188 sur le travail dans le secteur de la pêche, de 2007) avec les conventions fondamentales de l'OIT et leur mécanisme de suivi et de promotion, institué par la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail de 1998. Cette présentation montre que les conventions fondamentales sont destinées à diffuser les principes et droits qu'elles emportent sur le plan sectoriel et que la lecture des conventions maritimes doit tenir compte de ces principes et de ces droits.

La MLC, 2006, fait d'ailleurs directement référence[19] , en son préambule, *" aux principes fondamentaux énoncés dans d'autres conventions internationales du travail, notamment: (…) [*s'en suit la liste des conventions fondamentales]. " Elle poursuit : *" Rappelant la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, 1998; (…) ". Enfin, en son article III, elle précise que : " Tout Membre vérifie que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la présente convention, les droits fondamentaux suivants: a) la liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective; b) l'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire; c) l'abolition effective du travail des enfants; d) l'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. "* Son article I renvoie directement à l'agenda de l'OIT sur le travail décent : *" tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage à donner plein effet à ses dispositions conformément aux prescriptions de l'article VI afin de garantir le droit de tous les gens de mer à un emploi décent. "*

Le processus décrit plus haut de valorisation de certains principes et droits à travers les conventions internationales du travail et le fait que la MLC, 2006, lui soit étroitement liée soulève la question de l'effectivité de cet instrument. En effet, deux logiques semblent imprégner ce processus : la

asegurar una cobertura cada vez más amplia de cada uno de los objetivos estratégicos, con especial énfasis en los instrumentos de la categoría de las normas fundamentales del trabajo, así como los considerados más significativos respecto a la gobernanza (…)"[17]. Este punto va a justificar el desarrollo de informes y discusiones recurrentes sobre una elección de convenios y recomendaciones, según los temas fijados ese día: el empleo (2010), la protección social (2011), los principios y derechos fundamentales del trabajo (2012) y el diálogo social (2013).

La dinámica iniciada a través del enunciado de los principios y derechos fundamentales del trabajo, tenía como objetivo dotar a los trabajadores de medios para alcanzar mejor estos principios y derechos. La publicación reciente de una compilación de los instrumentos pertinentes al trabajo marítimo[18], da testimonio de esta voluntad, proponiendo una nueva arquitectura normativa que articula tres convenios especializados (convenio n˚185 sobre los documentos de identidad de los trabajadores del mar de 2003 ; convenio del trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), convenio n˚188 sobre el trabajo en el sector de la pesca 2007), con los convenios fundamentales de la OIT y su mecanismo de seguimiento y promoción, instituido por la declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales del trabajo de 1998. Esta presentación muestra que los convenios fundamentales se destinan a difundir los principios y derechos que comportan en el sector sectorial, y que la lectura de los convenios marítimos ha de tener en cuenta estos principios y derechos.

Por otra parte, la MLC de 2006, hace referencia[19] en su preámbulo, *" a los principios fundamentales enunciados en otros convenios internacionales del trabajo, particularmente:* (…) [Prosigue la lista de los convenios fundamentales]. " Continúa: " *Recordando la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales del trabajo de 1998; (…)". Finalmente, en su artículo III, precisa que: "Todo Miembro verifica que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente convenio, los siguientes derechos fundamentales: a) la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; b) la eliminación de toda forma de trabajo forzado u obligatorio; c) la abolición efectiva del trabajo infantil; d) la eliminación de la discriminación en materia de empleo y profesión.* Su artículo I reenvía directamente a la agenda de la OIT sobre el trabajo decente: *" Todo Miembro que ratifique el presente convenio se compromete a llevar a cabo sus disposiciones conforme a las recomendaciones del artículo VI con el objetivo de garantizar el derecho de todos los trabajadores del mar a un empleo decente".*

El proceso descrito pone en valor ciertos principios y derechos a través de los convenios internacionales del trabajo, y el hecho de que la MLC de 2006, a la que está estrechamente vinculado, propone la cuestión de la efectividad de este instrumento. En efecto, dos lógicas

volonté d'identifier des droits et principes intangibles et effectifs, d'une part, et le souci, d'autre part, de mieux communiquer sur ces normes auprès des acteurs du travail alors que les travaux de l'OIT connaissent habituellement une diffusion restreinte aux experts et aux Membres. Cette seconde logique, de nature promotionnelle, peut entrer en contradiction avec la première, de nature plus juridique, qui porte en elle la notion de contrainte.

S'il ne saurait être question ici d'entrer dans le détail du système de contrôle de l'application des normes de l'OIT[20] , la MLC, 2006, est à l'origine d'une évolution significative en la matière. Concernant les conventions ratifiées, celles-ci font l'objet d'un contrôle par des organes dédiés de l'OIT sur la base de rapports cycliques rédigés par les Etats membres. L'article 22 de la Constitution de l'OIT précise que les " *rapports sont rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier.* " La formalisation des rapports de l'article 22 est une étape très importante de l'activité de contrôle car du choix des questions posées dépendront l'accent mis sur un aspect particulier de la convention et le degré de précision attendu des Etats dans les informations transmises sur tel ou tel article de la convention. La rédaction des formulaires de rapport représente donc un enjeu politique d'envergure, influant sur le contrôle et l'intensité de l'effectivité de la norme.

En effet, un contrôle étroit de la législation nationale au regard de chaque disposition de la convention va générer une charge administrative importante pour l'Etat membre et un risque accru de se voir reprocher d'éventuelles irrégularités. Le constat a d'ailleurs été dressé que les Etats membres ne satisfont que très insuffisamment à leurs obligations en relation avec l'article 22 de la Constitution de l'OIT[21] , invoquant souvent le poids administratif trop lourd de la rédaction des rapports. Dans le cas de la MLC, 2006, alors que la convention fait plus de cent pages telle qu'éditée dans sa version française, la question d'un formulaire de rapport simplifié s'est posée, de sorte à ne pas décourager des Etats - en particulier les Etats en développement - qui souhaiteraient la ratifier.

Cette tendance à l'abstraction dans l'énoncé - valorisation des normes ; recours à la notion de principe - et à la simplification dans le contrôle met en balance, selon nous, deux logiques différentes, pour emprunter aux déterminants wébériens de l'activité sociale, qui distinguent entre rationalité en finalité et rationalité en valeur[22] . La première, qui privilégierait la finalité, consiste en un pari sur le long terme que le dialogue entre l'Etat membre et les organes de contrôle de l'OIT permettra d'atteindre l'ensemble des objectifs portés par la convention, la ratification étant alors une étape indispensable et à encourager, au risque de porter atteinte à la lettre même des obligations conventionnelles. La seconde, qui s'attacherait à la valeur éthique et juridique de la norme, considère que le droit ne doit pas céder aux tentations d'une démarche de marketing juridique, bradant la MLC, 2006, sur le marché des normes[23] . Selon cette

parecen impregnar este proceso: la voluntad de identificar derechos y principios intangibles y efectivos, y también, la mejora en la comunicación acerca de estas normas a los agentes involucrados en este sector laboral, ya que los trabajos de la OIT habitualmente tienen una difusión dirigida a los expertos y Miembros. Esta segunda lógica, de naturaleza promocional, puede entrar en contradicción con la primera, de naturaleza más jurídica, que conlleva la noción de limitación.

Sin profundizar aquí sobre el sistema de control de la aplicación de las normas de la OIT[20], podemos afirmar que en la MLC de 2006 se halla en el origen de una evolución significativa en la materia. En cuanto a los convenios ratificados, éstos son objeto de un control por parte de los órganos de la OIT, teniendo como base informes cíclicos redactados por los Estados miembros. El artículo 22 de la Constitución de la OIT precisa que los *"informes se redactan en la forma indicada por el Consejo de administración y deberán contener las precisiones requeridas por éste último. "* La formalización de los informes del artículo 22 es una etapa muy importante en la actividad de control, ya que la elección de las cuestiones a debatir dependerán del enfoque particular del convenio, y el grado esperado de precisión de los Estados en las informaciones transmitidas sobre tal o tal artículo del convenio. La redacción de los formularios del informe representa, pues, una apuesta política de envergadura, influyendo en el control e intensidad de la efectividad de la norma.

En efecto, un control estricto de la legislación nacional respecto a cada disposición del convenio va a generar una carga administrativa importante para el Estado miembro, y un mayor riesgo de enfrentarse a irregularidades eventuales. El acta ha manifestado, por otra parte, que los Estados miembro satisfacen de manera muy insuficiente sus obligaciones en relación al artículo 22 de la Constitución de la OIT[21], culpabilizando, a menudo, al peso administrativo en la redacción de los informes. En el caso de la MLC de 2006, mientras que el convenio francés contiene más de cien páginas, en su versión francesa, se ha propuesto la realización de un formulario de informe simplificado, con el fin de no desalentar a los Estados - en particular los Estados en desarrollo - que deseen ratificarlo.

Esta tendencia a la abstracción en el enunciado - valorización de las normas; recurso a la noción de principio - y a la simplificación en el control, pone en tela de juicio, en nuestro opinión, dos lógicas diferentes provenientes de determinados usuarios de las redes sociales, que distinguen entre racionalidad en finalidad y racionalidad en valor[22]. La primera, que privilegiaría la finalidad, consiste en una apuesta a largo plazo, que el diálogo entre el Estado miembro y los órganos de control de la OIT permitirá alcanzar el total de los objetivos del convenio, siendo entonces la ratificación una etapa indispensable, y a animar a realizar al pie de la letra incluso las recomendaciones. El segundo, relacionado con el valor ético y jurídico de la

lecture, la ratification n'a de sens que si elle se traduit effectivement par une mise en conformité concomitante de la législation nationale, puisque c'est l'effet juridique attendu des conventions internationales du travail que d'être concrètement appliquées[24] .

Le Conseil d'administration de l'OIT, lors de sa session de mars 2010, a approuvé le formulaire de rapport définitif de la MLC, 2006. Le rapport simplifié que les Etats devront établir distinguera une partie consacrée à des demandes d'ordre général et une partie destinée à recueillir des informations spécifiques. Ce rapport s'appuiera sur les informations déjà produites au sein d'une documentation dont l'objet est de garantir la conformité effective du travail à bord des navires aux dispositions de la MLC, 2006, comme la déclaration de conformité du travail maritime, requise en vertu de la règle 5.1.3 de la MLC, 2006. L'ensemble est présenté sous forme de tableaux favorisant une saisie électronique.

Alors que les formulaires de rapport traditionnellement adoptés sont centrés sur une démarche comparatiste, entre la convention internationale du travail considérée et la législation nationale (au sens large du terme), le formulaire relatif à la MLC, 2006, énonce des questions précises sur des points choisis qui appellent le plus souvent des réponses par oui ou par non. Pour ce faire, il procède parfois à un redécoupage des Règles, des Normes et des Principes Directeurs. Selon la réponse de l'Etat, affirmative ou négative, des informations complémentaires lui sont demandées qui visent en particulier les pratiques effectives à l'échelle nationale. Cette simplification de la convention est à rapprocher du constat généralement établi que la consolidation a eu pour effet de faire basculer des dispositions autrefois contraignantes, dans le cadre des conventions antérieures, vers des Principes directeurs non obligatoires, sources d'inspiration pour l'application des Règles et Normes obligatoires que la MLC, 2006, prescrit. C'est le cas, notamment, dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail pour la Convention n˚164 sur la protection de la santé des gens de mer[25] . Il s'agit là d'une conséquence du manque de ratification des conventions maritimes antérieures. Le choix d'une plus grande flexibilité pour les Etats, dans la mise en œuvre du nouveau texte, ayant été retenu comme solution pour atteindre un meilleur taux de ratification.

Le formulaire de rapport nouvellement adopté semble donc, a priori, privilégier un contrôle finaliste sur un contrôle textuel étroit et systématique. Il s'agirait alors de vérifier que les objectifs généraux poursuivis par la MLC, 2006, sont atteints dans la pratique plutôt que de se limiter à vérifier la mise en conformité rigoureuse des législations nationales pour chacune de ses dispositions.

La consolidation des normes sociales maritimes au sein d'un instrument unique, original dans sa forme[26] et destiné à répondre aux besoins d'un secteur d'activité, le transport maritime, qualifié de mondialisé[27] , adopte ainsi une " dimension expérimentale ". D'autres secteurs ont ainsi pu

norma, considera que el derecho no debe ceder a las tentaciones de una gestión de marketing jurídico, deshaciéndose de la MLC de 2006, en referencia a la gestión de las normas[23]. Según esta lectura, la ratificación tiene sentido únicamente si, efectivamente, se traduce por una aceptación[24] concomitante de la legislación nacional, ya que es el efecto jurídico esperado por los convenios internacionales del trabajo.

El Consejo de administración de la OIT, en su sesión de marzo de 2010, aprobó el formulario de informe definitivo de la MLC de 2006. El informe simplificado que los Estados deberán establecer, distinguirá una parte dedicada a demandas de orden general, y una parte destinada a recoger informaciones específicas. Este informe se apoyará en las informaciones ya producidas en el seno de una documentación, cuyo objetivo es garantizar la conformidad efectiva del trabajo a bordo de los buques, según las disposiciones de la MLC de 2006, como la declaración de conformidad del trabajo marítimo, requerida en virtud de la regla 5.1.3 de la MLC de 2006. El conjunto se presenta en forma de tablas favoreciendo su tratamiento electrónico.

Mientras que los formularios de informe tradicionalmente adoptados se centran en una gestión comparativa entre el convenio internacional del trabajo considerado y la legislación nacional (en su sentido más amplio), el formulario relativo a la MLC de 2006, enuncia cuestiones precisas de puntos escogidos que requieren en su mayoría, respuestas de sí o no. Para realizarlo, se procede a veces a una redistribución de las Reglas, las Normas y los Principios Directivos. Según la respuesta del Estado, afirmativa o negativa, se le requieren las informaciones complementarias que se refieren en particular a las prácticas efectivas a escala nacional. Esta simplificación del convenio, facilita el acercamiento al acta generalmente establecida, que la consolidación tuvo como resultado el poner en duda disposiciones consideradas anteriormente como apremiantes, en el marco de los anteriores convenios, hacia Principios directivos no obligatorios, fuentes de inspiración para la aplicación de las Reglas y las normas obligatorias que la MLC de 2006 prescribe. Es el caso, particularmente, en el terreno de la salud y seguridad en el trabajo para el Convenio n˚164 sobre la protección de la salud de los trabajadores del mar[25]. Se trata de una consecuencia de la falta de ratificación de los convenios marítimos anteriores. Habiéndose impedido la elección de una mayor flexibilidad para los Estados en la realización del nuevo texto, como solución para alcanzar una mejor tasa de ratificación.

El formulario de informe recientemente adoptado parece pues, a priori, privilegiar un control final sobre un control textual estrecho y sistemático. Se trataría entonces de verificar que los objetivos generales perseguidos por la MLC de 2006, en la práctica, parecen limitarse a verificar la conformidad rigurosa de las legislaciones nacionales para cada una de sus disposiciones.

La consolidación de las normas sociales marítimas en el seno de un instrumento único, y original en su forma[26],

faire l'objet d'une initiative semblable ou le pourraient[28] . Il s'agit d'une expérience normative qui cherche ambitieusement à conjuguer flexibilité avec effectivité, c'est-à-dire forte adhésion, notamment en termes de ratifications enregistrées, avec amélioration réelle des conditions de vie et de travail à bord. L'étude des premiers rapports par les organes de contrôle de l'OIT, une fois la norme entrée en vigueur, en dira plus sur la pertinence de cette démarche.

LE PARTICULARISME MARITIME EN QUESTION

En affirmant que *" les dispositions énoncées dans le code concernant la protection de la santé et les soins médicaux à bord comportent des normes relatives à des mesures visant à assurer aux gens de mer une protection de la santé et des soins médicaux aussi comparables que possible à ceux dont bénéficient en général les travailleurs à terre "* (Règle 4.1 et Norme A4,1, paragraphe 1 b)[29], la MLC, 2006, exprime l'idée que, si des moyens adaptés sont nécessaires pour prendre en charge à bord la santé des gens de mer, le particularisme du travail en mer et les risques qui lui sont associés ne doivent pas justifier un traitement dégradé de la santé des gens de mer par rapport aux travailleurs terrestres. Et cette affirmation est loin ne relève pas de l'évidence, comme le montre la récente décision du Conseil constitutionnel français, reconnaissant aux marins un recours contre la faute inexcusable de leur employeur dans le cadre de leur engagement maritime[30] .

En effet, en France, le régime spécial[31] d'indemnisation des marins affiliés à l'Etablissement National des Invalides de la Marine (ENIM), en matière d'accident du travail et ou de maladie professionnelle, ne prévoyait[32] pas la possibilité d'obtenir du juge une réparation complémentaire à celle, mutualisée et forfaitaire, issue du compromis social des lois fondatrices de 1898[33]. En matière terrestre, c'est principalement le mécanisme de la faute inexcusable de l'employeur qui assure cette majoration des indemnités versées à la victime ou à ses ayants droits, ainsi que la réparation de divers[34] autres préjudices . Articulant le principe de responsabilité, tel qu'il découle de l'article 4 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen de 1789[35] et le droit à la sécurité sociale[36] , à travers la protection dans l'accès à des moyens de subsistance déclarée à l'alinéa 11 du Préambule de 1946[37] , le Conseil constitutionnel conclut que, s'il est loisible au législateur, *"pour un motif d'intérêt général"*, d'aménager *"les conditions dans lesquelles la responsabilité peut être engagée ; qu'il peut ainsi, pour un tel motif, apporter à ce principe des exclusions ou des limitations ", ce sera " à condition qu'il n'en résulte pas une atteinte disproportionnée ni aux droits des victimes d'actes fautifs ni au droit à un recours juridictionnel effectif "*[38] .

Cet équilibre va se traduire par la confirmation de la validité du régime spécial d'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles des marins, sous une réserve notable : " ces dispositions ne sauraient, sans porter

destinado a cubrir las necesidades de un sector de actividad, el transporte marítimo, cualificado como globalizado[27], adopta así una " dimensión experimental". Otros sectores han podido ser así objeto de una iniciativa semejante o lo podrían[28]. Se trata de una experiencia normativa que procura ambiciosamente conjugar flexibilidad con efectividad, es decir una fuerte adhesión, particularmente en términos de ratificaciones aprobadas, con la mejora efectiva de las condiciones de vida y trabajo a bordo. El estudio de los primeros informes por los órganos de control de la OIT, cuando la norma haya entrado en vigor, nos facilitará más información acerca de la pertinencia de este paso.

EL PARTICULARISMO MARÍTIMO EN CUESTIÓN

Al afirmar que *" las disposiciones enunciadas en el código concerniente a la protección de la salud y los cuidados médicos a bordo contienen normas relativas a medidas que pretenden asegurar a los trabajadores del mar una protección de la salud y unos cuidados médicos, equiparables a los que reciben los trabajadores en tierra "* (Regla 4.1 y Norma A4,1, párrafo 1 b)[29], la MLC de 2006 expresa la idea de que, si los medios adaptados son suficientes para encargarse a bordo de la salud de los trabajadores del mar, el particularismo del trabajo en mar y los riesgos que se asocian a él ,no deben justificar un tratamiento degradado de la salud de los trabajadores del mar en relación a los trabajadores terrestres. Y esta afirmación está lejos, como muestra la evidencia, de la reciente decisión del Consejo constitucional francés, reconociendo a los trabajadores del mar un recurso contra la grave negligencia de su empleador en el marco de su compromiso marítimo[30].

En efecto, en Francia, el régimen especial[31] de indemnización de los trabajadores del mar afiliados al Establecimiento Nacional de los Inválidos de la Marina (ENIM), en materia de accidente laboral y o en materia de enfermedad profesional, no preveía[32] la posibilidad de obtener del juez una reparación complementaria a la ofrecida por la mutua y global, nacida del compromiso social de las leyes fundadoras de 1898[33]. En materia terrestre, principalmente, es el mecanismo de la grave negligencia del empleador el que asegura este aumento de las indemnizaciones retribuidas a la víctima o a los que tengan ese derecho, así como la reparación de otros perjuicios diversos[34]. Articulando el principio de responsabilidad, tal como emana del artículo 4 de la Declaración de los Derechos de hombre y del Ciudadano de 1789[35] y el derecho a la Seguridad Social[36], a través de la protección del acceso a los medios de subsistencia declarada en el apartado 11 del Preámbulo de 1946[37], el Consejo constitucional concluye que, si le es lícito al legislador, *" por un motivo de interés general "*, habilitar *" las condiciones en las cuales puede comprometerse la responsabilidad; que puede así, por tal motivo, aportar a este principio exclusiones o limitaciones ", esto será " a condición de que no resulte de eso una ofensa*

une atteinte disproportionnée au droit des victimes d'actes fautifs, être interprétées comme faisant, par elles-mêmes, obstacle à ce qu'un marin victime au cours de l'exécution de son contrat d'engagement maritime, d'un accident du travail imputable à une faute inexcusable de son employeur puisse demander, devant les juridictions de la sécurité sociale, une indemnisation complémentaire dans les conditions prévues par le chapitre 2 du titre V du livre IV du code la sécurité sociale…[39] " .

La recherche d'un compromis entre responsabilité et protection des personnes privées de moyens de subsistance, à divers titres, aboutit donc à introduire le mécanisme de la faute inexcusable dans le cadre de l'exécution du contrat d'engagement maritime. Dans cette décision, la percée du droit terrestre n'aboutit pas à une remise en cause frontale du particularisme maritime, mais procède d'un encadrement général des conditions dans lesquelles le législateur peut prévoir des règles particulières aménageant le principe de responsabilité. Le Conseil constitutionnel valide d'ailleurs bien, concernant le régime social des marins, ces " dispositions particulières dérogeant aux dispositions du droit commun[40] " .

Adoptant une position inverse, Patrick Chaumette souligne dans son commentaire d'une décision antérieure de la Cour de cassation[41] , qui maintenait l'exclusion du recours pour faute inexcusable au profit des marins accidentés du travail ou victimes d'une maladie professionnelle, *" que rien ne peut distinguer le contrat de travail du contrat d'engagement d'un marin, qui cerne le travail effectué à bord d'un navire. Ce contrat d'engagement, de travail maritime, est de moins en moins soumis à des règles spécifiques et relève de plus en plus du Code du travail. L'article L. 230-2 du Code du travail transpose en droit français l'obligation générale de prévention imposée à l'employeur par la directive communautaire 89/391 du 12 juin 1989. Depuis la loi n°97-1051 du 18 novembre 1997, ce texte est applicable aux entreprises d'armement maritime (C. Trav, art. L. 742-5)*[42] " . Du point de vue de l'obligation de sécurité qui pèse sur l'employeur, la question relève donc moins d'un aménagement des règles d'indemnisation que d'une différence de traitement dont le fondement cesserait d'être pertinent.

Sur ce point précis, la décision du Conseil constitutionnel se limite à faire un renvoi traditionnel aux risques inhérents à l'activité humaine en mer (*"eu égard aux conditions particulières dans lesquelles les marins exercent leurs fonctions et aux risques auxquels ils sont exposés*)." Un élément d'appréciation de cette décision émerge du dossier documentaire élaboré par les Services du Conseil constitutionnel. Il comporte une réponse à une question parlementaire écrite qui précise peu plus la manière discutable dont on construit cette justification du particularisme[43] .

"Cette particularité s'explique par l'existence dans le secteur maritime de risques résultant du milieu même où se développent les activités maritimes et de la difficulté

desproporcionada a los derechos de las víctimas de actos falibles ni al derecho a un recurso judicial efectivo "[38].

Este equilibrio va a traducirse en la confirmación de la validez del régimen especial de indemnización de los accidentes laborales y de las enfermedades profesionales de los trabajadores del mar, bajo una reserva notable: " estas mismas disposiciones no existirían, sin comportar una ofensa desproporcionada al derecho de las víctimas de actos falibles, siendo interpretadas ellas mismas como un obstáculo a lo que un marino víctima en el curso de la ejecución de su contrato de compromiso marítimo, de un accidente laboral imputable a una grave negligencia de su empleador pueda exigir, ante las jurisdicciones de la Seguridad Social, una indemnización complementaria en las condiciones previstas por el capítulo 2 del título V del libro IV del código de la Seguridad Social "[39].

La búsqueda de un equilibrio entre la responsabilidad y la protección de las personas privadas de sus medios de subsistencia, de maneras diversas, lleva a establecer un mecanismo de negligencia grave en el cumplimiento del contrato de trabajo. En esa decisión, el avance del derecho en tierra no da lugar a un cuestionamiento de particularismo frente al de mar, sino que procede de una serie de condiciones generales en que el legislador puede establecer reglas especiales para el principio de rendición de cuentas. El Consejo Constitucional valida así también a los marinos estas "disposiciones especiales de no aplicación de las disposiciones de la ley"[40].

Adoptando una posición inversa, Patrick Chaumette subraya en su comentario, una decisión anterior del Tribunal Supremo[41], que mantenía la exclusión del recurso para negligencia grave en provecho de los marinos accidentados en el trabajo, o las víctimas de una enfermedad profesional, *" que nada puede distinguir el contrato de trabajo del contrato de compromiso de un trabajador del mar, que concierne al trabajo efectuado a bordo de un buque. Este contrato de compromiso de trabajo marítimo, está cada vez menos sometido a reglas específicas y depende cada vez más del Código del trabajo. El artículo L. 230-2 del Código del trabajo transpone en el derecho francés la obligación general de prevención impuesta al empleador por la directiva comunitaria 89/391 del 12 de junio de 1989. Desde la ley n°97-1051 del 18 de noviembre de 1997, este texto es aplicable a las empresas navieras (C. Trav, arte. L. 742-5)"*[42]. Desde el punto de vista de la obligación de seguridad del empleador, la cuestión no subraya tanto un código de reglas de indemnización, como una diferencia de tratamiento cuyo fundamento no sería ya pertinente.

Sobre este punto preciso, la decisión del Consejo constitucional se limita a efectuar una devolución tradicional a los riesgos inherentes a la actividad humana en la mar (*"en atención a las condiciones particulares en las cuales los marinos desempeñan sus funciones y a los riesgos a los cuales se exponen*). " Un elemento de apreciación de esta decisión, emerge del expediente documental elaborado por los Servicios del Consejo constitucional que contiene una

d'isoler le risque industriel en considération duquel a été bâti le régime d'assurance accident du travail défini par le code de la sécurité sociale ". (…) " Cette conception [le droit commun] n'a pas été jugée adaptée au secteur maritime compte tenu de l'imbrication signalée plus haut du risque purement industriel et du risque inhérent au milieu physique où se déploient les activités maritimes ".

La responsabilité des armateurs en cas de faute qualifiée de leur part s'en trouverait donc écartée dans la mesure où l'exercice d'une activité professionnelle en mer, à leur profit, comporterait des risques inhérents dont ils seraient dispensés, en définitive, de prévenir les effets. " A l'impossible nul n'est tenu " et la responsabilité pour faute inexcusable cèderait sous le poids de la fatalité. Cette explication tiendrait si l'on écartait les progrès faits dans la connaissance de l'accidentologie maritime[44] , qui ont permis de dissocier clairement la part humaine (facteur humain) et technique de la part liée à l'environnement marin, soulageant ainsi la recherche de la causalité de telle ou telle tragédie maritime des nombreuses superstitions et du folklore qui sont associés à la mer.

Finalement, au terme de la réponse à la question parlementaire, une autre justification est avancée, celle plus significative aujourd'hui du coût : *" Là comme ailleurs, la question posée est celle de l'équilibre à trouver entre le souci d'équité et celui de contenir dans des limites supportables les charges des entreprises d'un secteur exposé à la concurrence internationale. "*

Le particularisme du droit maritime est une idée tenace[45] qui, sur le plan social, mérite d'être raisonnée et mieux fondée. Selon notre approche[46] , le particularisme des normes et institutions sociales maritimes se fonde avant tout sur l'existence d'une catégorie sociale cohérente et autonome, " gens de mer " ou " marins ", pouvant faire l'objet d'un traitement juridique spécifique. Celle-ci résulte d'initiatives étatiques, comme la création de l'Etablissement des Invalides de la Marine (ENIM) en France[47] , qui donna naissance à un mécanisme de protection sociale innovant et propre aux marins. Il en va de même pour le droit du travail maritime, progressivement élaboré puis codifié dans le très emblématique Code du travail maritime de 1926 (intégré dans le récent Code des transports). Elle résulte aussi de l'identification d'intérêts communs à une profession, propres à construire une identité sociale démarquée[48] . Les études consacrées au marché corporatiste du travail dans la marine marchande accréditent cette idée d'identité sociale propre aux gens de mer[49] .

Il ne faut jamais oublier que la défense du particularisme maritime, du point de vue du droit social, a été avancée comme argument pour s'opposer à la diffusion du droit du travail terrestre en matière maritime, ainsi qu'à la civilisation des institutions maritimes, issues d'une tradition militaire[50] . A travers le particularisme, c'est de l'astreinte des marins à un droit du travail daté qu'il est question, imperméable aux nouvelles préoccupations (réduction du temps de travail, articulation de la vie personnelle

respuesta a una cuestión parlamentaria por escrito que precisa una mayor discusión acerca de cómo se elabora esta justificación del particularismo[43].

"Esta particularidad se explica por la existencia en el sector marítimo de riesgos que resultan del mismo medio donde se desarrollan las actividades marítimas y la dificultad de aislar el riesgo industrial en consideración al cual ha sido edificado el régimen de seguro contra accidentes del trabajo definido por el código de la Seguridad Social"(…)"Esta concepción [el derecho común] no se considera adaptada al sector marítimo, teniendo en cuenta la imbricación considerada superior al riesgo puramente industrial y al riesgo inherente en el medio físico donde tienen lugar las actividades marítimas ".

La responsabilidad de los armadores en caso de grave negligencia de su parte, resultaría apartada en la medida en que el ejercicio de una actividad profesional en el mar, en su provecho, contendría riesgos inherentes de los cuales serían dispensados, en definitiva, de prevenir los efectos. "Nadie puede hacer lo imposible" y la responsabilidad por negligencia inexcusable cedería bajo el peso de la fatalidad. Esta explicación se valoraría si se obviaran los progresos efectuados en el conocimiento de la siniestralidad marítima[44], que permitieron disociar claramente la parte humana (factor humano) y técnica de la parte vinculada al entorno marino, aliviando así la búsqueda de la causalidad de tal o cual tragedia marítima de las numerosas supersticiones y folklore asociados al mar.

Finalmente, en el plazo de la respuesta a la cuestión parlamentaria, se produce otra justificación, la del coste hoy en día: *" allí como en otro lugar, la cuestión es la del equilibrio que tiene que producirse entre la preocupación por la equidad y la de contener en límites soportables los gastos de las empresas de un sector expuesto a la competencia internacional. "*

El particularismo del derecho marítimo es una idea tenaz[45] que, en el plan social, merece ser razonada y mejor fundamentada. Según nuestro enfoque[46], el particularismo de las normas e instituciones sociales marítimas se funda ante todo en la existencia de una categoría social coherente y autónoma, " gente de mar " o "marineros", pudiendo ser objeto de un tratamiento jurídico específico. Este hecho proviene de iniciativas estatales, como la creación del Establecimiento de los Inválidos de la Marina (ENIM) en Francia[47], que dio origen a un mecanismo de protección social innovador y cercano a los marinos.

Lo mismo ocurre con el derecho laboral marítimo, progresivamente elaborado y posteriormente codificado en el muy emblemático Código del trabajo marítimo de 1926 (integrado en el Código reciente de los transportes). Es también resultado de la identificación de intereses comunes de una profesión, cercanos a construir una identidad social propia[48]. Los estudios dedicados al mercado corporativo del trabajo en la marina mercante acreditan esta idea de identidad social propia de la gente de mar[49].

/professionnelle, certains aspects de la protection de la santé et de la sécurité…)[51]
Ainsi, s'il paraît logique de prévoir des moyens adaptés pour protéger la santé et la sécurité des gens de mer, en raison des conditions particulières dans lesquelles ils exercent leur travail, ceux-ci ne doivent pas rester isolés des évolutions importantes qu'a connu la prévention des risques pour les travailleurs terrestres, ni de l'accès à une réparation comparable en cas de dommage consécutif à un accident du travail ou à une maladie professionnelle. Dans ce sens, il est notable que la Règle 4.3 constitue une réelle avancée par rapport à la Convention n˚134 et à la Recommandation n˚142 sur la prévention des accidents (gens de mer), de 1970. La notion d'évaluation des risques fait ainsi son entrée et la prévention devient une préoccupation centrale et détaillée, alors que les textes de 1970 s'attachaient essentiellement à l'analyse après accident ou à des mesures préventives prescrites sur la base d'une culture de l'accidentologie. On est aujourd'hui, dans le domaine maritime, très proche de la " culture de la prévention nationale en matière de sécurité au travail " promue par les récentes Convention n˚187 et Recommandation n˚197 de 2006 sur le cadre promotionnel pour la sécurité et la santé au travail. Celle-ci est définie comme *" une culture où le droit à un milieu de travail sûr et salubre est respecté à tous les niveaux, où le gouvernement, les employeurs et les travailleurs s'emploient activement à assurer un milieu de travail sûr et salubre au moyen d'un système de droits, de responsabilités et d'obligations définis et où le principe de prévention se voit accorder la plus haute priorité "*[52] .
L'élaboration et le réexamen de la législation nationale en matière de protection de la santé et de la sécurité et de prévention des accidents sont soumis à une obligation de consultation régulière des organisations de gens de mer et d'armateurs (Règle 4.2 paragraphe 2 et Norme A4.3 paragraphes 3[53] et 7). Il s'agit là d'un autre aspect saisissant de la MLC, 2006, dans son approche de la prévention des risques professionnels, dans la mesure où elle inscrit dans la durée une démarche de prévention concertée. Il est remarquable de souligner que cette dynamique de consultation fait l'objet d'une question particulière dans le formulaire de rapport relatif à la MLC, 2006 : *" cette législation et ces autres mesures sont-elles régulièrement examinées, en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer, en vue de leur éventuelle révision pour tenir compte de l'évolution de la technologie et de la recherche et de la nécessité de les améliorer constamment ? "*

CONJUGUER BIEN-ETRE ET BIEN FAIRE AU TRAVAIL : POUR UNE LECTURE AMBITIEUSE DE LA MLC, 2006[54]

La référence au bien-être connaît une récente montée en puissance lorsqu'il est question de la santé et de la sécurité au travail. Souvent associée aux risques liés à la santé mentale, ou risques psycho-sociaux[55] , elle invite à produire

No hay que olvidar jamás que la defensa del particularismo marítimo, desde el punto de vista del derecho social, ha sido utilizada como argumento para oponerse a la difusión del derecho laboral terrestre en materia marítima, así como a la civilización de las instituciones marítimas, nacidas de una tradición militar[50]. A través del particularismo, es de la obligación de los marinos a un derecho laboral obsoleto, cuestión que resulta impermeable a las nuevas preocupaciones (reducción del tiempo de trabajo, articulación de la vida personal / profesional, ciertos aspectos de la protección de la salud y de la seguridad…)[51].
Así, aunque parezca lógico prever medios adaptados para proteger la salud y la seguridad de la gente de mar, debido a las condiciones particulares en las cuales ejercen su trabajo, éstos no deben quedar aislados de las evoluciones importantes que se sucedieron en la prevención de los riesgos de los trabajadores terrestres, ni el acceso a una reparación comparable en caso de daño consecutivo a un accidente laboral o enfermedad profesional. En este sentido, es notable que la Regla 4.3 constituya un avance efectivo en relación al Convenio n˚134 y a la Recomendación n˚142 sobre la prevención de accidentes (gente de mar) de 1970. La noción de evaluación de los riesgos hace así su entrada y la prevención se convierte en una preocupación central y detallada, mientras que los textos de 1970, se relacionan esencialmente al análisis tras el accidente o en las medidas preventivas prescritas, teniendo como base una cultura de la siniestralidad. Nos hallamos hoy en día, en el aspecto marítimo, muy cercanos a la " cultura de la prevención nacional en materia de seguridad en el trabajo " promovida por los recientes Convenios n˚187 y la Recomendación n˚197 de 2006 sobre el marco promocional para la seguridad y la salud en el trabajo. Ésta es definida como *"una cultura donde el derecho a un medio de trabajo seguro y saludable es respetado a todos los niveles, donde el gobierno, los empleadores y los trabajadores emplean todos sus medios para asegurar un medio de trabajo seguro y saludable, mediante un sistema de derechos, de responsabilidades y de obligaciones definidos, y donde el principio de prevención se convierte en la prioridad más alta"*[52].
La elaboración y reexaminación de la legislación nacional en materia de protección de la salud y de la seguridad y prevención de los accidentes, están sometidas a una obligación de consulta regular de las organizaciones de los trabajadores del mar y armadores (Reglamento 4.2 párrafo 2 y Norma A4.3 párrafos 3[53] y 7). Allí se trata otro aspecto sorprendente de la MLC de 2006, en su enfoque de la prevención de los riesgos profesionales, en la medida en que se inscribe en la duración una gestión de prevención concertada. Es notable el subrayar, que esta dinámica de consulta es objeto de una cuestión particular en el formulario de informe relativo a la MLC de 2006: *" ¿Esta legislación y estas otras medidas son regularmente examinadas, en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y trabajadores del mar, con*

des instruments de mesure du bien-être des travailleurs dans l'entreprise et à définir une certaine qualité de vie au travail. Elle traduirait, du point de vue français, une nouvelle étape dans l'évolution de la notion de risques professionnels, centrée initialement sur l'hygiène et la sécurité des locaux, ensuite étendue aux conditions de travail, puis à la santé physique et mentale dans l'entreprise[56] .

Même si la prise en considération du bien-être au travail est très discutée quant à ses finalités lorsqu'il s'agit des travailleurs terrestres[57] , le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports s'inscrit dans une longue tradition d'intervention sociale dans le domaine maritime et repose aujourd'hui sur des normes internationales bien établies[58] .

Ainsi, l'OIT s'est intéressée au bien-être des gens de mer à plusieurs reprises et a adopté trois Recommandations (non obligatoires) et une Convention (obligatoire) sur ce thème. Après la Recommandation de 1936, qui traduit une approche moralisatrice de l'accueil portuaire, avec des mesures restreignant l'accès des marins aux débits de boisson et la suppression du racolage, le bien-être portuaire va prendre une tournure plus neutre avec la Recommandation n˚138 de 1970, qui traite d'un ensemble de moyens qui devraient être mis à disposition des équipages en escale, en particulier dans le domaine du logement. Surtout, cette Recommandation n˚138 replace son objet dans le contexte de l'internationalisation du transport maritime et des évolutions qu'elle implique dans la composition des équipages en affirmant que " ces hôtels ou maisons de marins devraient être ouverts aux gens de mer de toutes nationalités… ". A partir de 1987, l'OIT franchit un pas supplémentaire en élaborant une norme contraignante en matière de bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports. Il s'agit de la Convention n˚163, qui se trouve détaillée par une Recommandation n˚173. Ces textes encouragent la création d'installations et de moyens de bien-être et, lorsqu'ils existent, engagent les Etats à veiller à ce que leur financement soit assuré et qu'ils soient adaptés à l'évolution des besoins des gens de mer. Sur le contenu du bien-être portuaire, ils sont proches des moyens mis en œuvre en France par les foyers d'accueil des marins[59] .

La référence au bien-être des gens de mer n'a jamais été déconnectée d'une approche plus globale des conditions de travail dans la marine marchande. En témoigne le lien fait entre accueil portuaire et prise en charge sociale et juridique des équipages abandonnés[60] . Les acteurs portuaires du bien-être jouent un rôle important dans l'identification des cas d'abandon. Ils disposent, en effet, d'un accès privilégié au navire en escale et à son équipage. A partir de situations concrètes, ils ont participé à la définition des contours de l'abandon d'équipage et ont initié des solutions, notamment en réfléchissant sur les modalités d'une forme d'assurance contre ce risque, qui devrait, à terme, intégrer dans le corps de la MLC, 2006[61] .

La MLC, 2006, à travers la consolidation des normes qu'elle réalise, génère des obligations pour l'Etat membre qui vont *vistas a su revisión eventual para tener en cuenta la evolución de la tecnología e investigación, y de la necesidad de mejorarlas constantemente?".*

COMBINAR EL BIENESTAR Y LA CALIDAD EN EL TRABAJO : PARA UNA LECTURA AMBICIOSA DE LA MLC DE[54].

La referencia al bienestar conoce un incremento reciente de su importancia ya que es una cuestión de salud y de seguridad en el trabajo. A menudo asociada a los riesgos vinculados a la salud mental, o los riesgos psicosociales[55], e invita a crear instrumentos de medida del bienestar de los trabajadores en la empresa, y a definir la calidad de vida en el trabajo. Esto implicaría, desde un punto de vista francés, una nueva etapa en la evolución de la noción de riesgos profesionales, centrada inicialmente en la higiene y seguridad de los locales, posteriormente extendida a las condiciones de trabajo, y finalmente a la salud física y mental en la empresa[56].

Aunque la toma en consideración del bienestar en el trabajo sea muy controvertida en cuanto a sus finalidades, cuando se trata de unos trabajadores terrestres[57], el bienestar de la gente de mar en el mar y en los puertos, se inscribe en una tradición larga de intervención social en el dominio marítimo y se basa actualmente en normas internacionales bien establecidas[58].

Así, la OIT se ha interesado por el bienestar de la gente de mar repetidas veces y ha adoptado tres Recomendaciones (no obligatorias) y un Convenio (obligatorio) sobre este tema. Tras una Recomendación de 1936, que transluce un enfoque moralizador de la acogida portuaria, con medidas que restringen el acceso de los marinos a los bares y la supresión del reclutamiento, el bienestar portuario va a dar un giro más neutro con la Recomendación n˚138 de 1970, que negocia un conjunto de medios que deberían ser puestos a disposición de las tripulaciones en escala, en particular en el aspecto de la vivienda. Sobre todo, esta Recomendación n˚138 fija su objetivo en el contexto de la internacionalización del transporte marítimo y de las evoluciones, y sus efectos en la composición de las tripulaciones, afirmando que "estos hoteles o casas de marinos deberían abrirse a la gente de mar de toda nacionalidad". A partir de 1987, la OIT da otro paso al elaborar una norma apremiante en materia de bienestar de la gente de mar, en mar y en los puertos. Se trata del Convenio n˚163, que se encuentra detallado en una Recomendación n˚173. Estos textos animan a la creación de instalaciones y medios de bienestar y, cuando existen, a que los Estados se comprometan a velar para que su financiación esté asegurada y que se adapten a la evolución de las necesidades de la gente de mar. Sobre el contenido del bienestar portuario, próximamente se llevarán a cabo en los hogares de acogida de los marinos[59].

La referencia al bienestar de la gente de mar no se ha desvinculado nunca de un enfoque más global de las condiciones de trabajo en la marina mercante. Lo demuestra

couvrir l'ensemble des conditions de vie et de travail à bord, remédiant au caractère opportuniste de la ratification des Conventions de l'OIT. Les précédentes Convention et Recommandation de 1987, relatives au bien-être des gens de mer, en mer et dans les ports, se trouvent ainsi incorporées à la MLC, 2006. Si, à cette occasion, il y a eu quelques évolutions[62] , l'intérêt réel se situe dans la dynamique de consolidation, qui repositionne le bien-être portuaire dans le cadre plus large des conditions de vie et de travail à bord.

Ainsi, le bien-être portuaire se trouve combiné aux considérations du Titre IV de la MLC, 2006 : " protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale ". Rapproché de dispositions relatives à la durée du travail (Règle 2.3), au congé et aux permissions à terre (Règle 2.4), le bien-être portuaire vient donner une dimension qualitative aux règles sur le repos minimal des gens de mer. En effet, la MLC, 2006, envisage des durées maximale de travail ou minimale de repos sous un angle strictement quantitatif[63] . L'accès à un service d'accueil portuaire confère une dimension supplémentaire au repos durant les périodes d'escale. En ce sens, la MLC, 2006, affirme que " des permissions à terre sont accordées aux gens de mer dans un souci de santé et de bien-être, pour autant qu'elles soient compatibles avec les exigences pratiques de leur fonction. " Le lien entre l'accès aux installations de bien-être et la santé est ainsi fait autour de l'idée que le confinement à bord, imposé par de longues périodes de navigation, doit être rompu[64] . Le navire est un lieu de vie et de travail et, sans en traiter explicitement, la dimension psychosociale est ici présente : il s'agit du stress qu'engendre la vie à bord, des conflits qui peuvent résulter de la promiscuité et de la composition des équipages (pluralité de nationalités, de langues, de cultures…), c'est-à-dire de choix organisationnels.

La Recommandation n˚173, sur le bien-être des gens de mer en mer et dans les ports, de 1987, offrait déjà un fondement solide à ce rapprochement entre bien-être et santé[65] . Ainsi, elle énonce : *" 3. (1) Les Membres devraient prendre des mesures pour faire en sorte que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer dans les ports et à bord des navires et qu'une protection adéquate leur soit assurée dans l'exercice de leur profession. " 16. Toutes mesures nécessaires devraient être prises pour faire connaître aux gens de mer arrivant dans un port: a) tout risque et toute maladie particuliers auxquels ils peuvent être exposés ainsi que les moyens de les prévenir; ". 17. Des mesures devraient être prises pour faire en sorte que les gens de mer, dans les ports, puissent: a) recevoir un traitement ambulatoire en cas de maladie ou d'accident; b) être hospitalisés au besoin; c) recevoir un traitement dentaire, surtout en cas d'urgence. "* Dans le cadre de la MLC, 2006, ces dispositions sont reprises, au titre de l'accès aux installations de bien-être (Règle 4.4 ; Principe directeur B4.4.1), par la nécessité d'assurer aux gens de mer *" une protection adéquate (…) dans l'exercice de leur profession*

el lazo entre la acogida portuaria y el encargarse de los aspectos sociales y jurídicos de las tripulaciones abandonadas[60]. Los individuos portuarios del bienestar desempeñan un papel importante en la identificación de los casos de abandono. Disponen, en efecto, de un acceso privilegiado al buque en escala y a su tripulación. A partir de situaciones concretas, han participado en la definición de los rasgos del abandono de la tripulación e iniciado soluciones, particularmente reflexionando sobre las modalidades de seguro contra este riesgo, que debería, en su momento, integrarse en el cuerpo de la MLC de 2006[61].

La MLC de 2006, a través de la consolidación de las normas que realiza, genera obligaciones para el Estado miembro que cubrirán el conjunto de las condiciones de vida y trabajo a bordo, remediando el carácter oportunista de la ratificación de los Convenios de la OIT. Los anteriores Convenios y Recomendación de 1987, relativos al bienestar de la gente de mar, en mar y en los puertos, se encuentran así incorporados a la MLC de 2006. Si, en esta ocasión, se han producido algunas evoluciones[62], el interés real se sitúa en la dinámica de consolidación, que repone el bienestar portuario en el marco más amplio de las condiciones de vida y trabajo a bordo.

Así, el bienestar portuario se encuentra vinculado a las consideraciones del Título IV de la MLC, 2006: " protección de la salud, cuidados médicos, bienestar y protección en materia de Seguridad Social ".Vinculado a las disposiciones relativas a la duración del trabajo (Regla 2.3), al permiso/baja y a los permisos en tierra (Regla 2.4), el bienestar portuario aporta una dimensión cualitativa a las reglas sobre el descanso mínimo de la gente de mar. En efecto, la MLC de 2006, contempla duraciones máximas de trabajo o mínimas de descanso bajo un ángulo estrictamente cuantitativo[63]. El acceso a un servicio de acogida portuaria confiere una dimensión suplementaria al descanso durante períodos de escala. En este sentido, la MLC de 2006, afirma que " los permisos en tierra se conceden a los trabajadores del mar en un contexto de preocupación por su salud y bienestar, para que sean compatibles con las exigencias prácticas de su función. " El vínculo entre el acceso a las instalaciones del bienestar y la salud se centra en la idea de que el confinamiento a bordo, impuesto por largos períodos de navegación, ha de cesar[64]. El buque es un lugar de vida y de trabajo y, sin nombrarlo explícitamente, la dimensión psicosocial está presente aquí: se trata del estrés que engendra la vida a bordo, conflictos que pueden resultar de la promiscuidad y de la composición de las tripulaciones (pluralidad de nacionalidades, lenguas y de culturas), es decir de elecciones organizativas.

La Recomendación n˚173, sobre el bienestar de la gente de mar en el mar y en los puertos de 1987, ya ofrecía un fundamento sólido a esta aproximación entre bienestar y salud[65]. Así, ésta cita: *"3. (1) Los Miembros deberían tomar medidas para procurar que los medios y servicios adecuados de bienestar se ofrezcan a los trabajadores del mar en los puertos y a bordo de los buques, y que una*

" et de " tenir compte (…) des besoins particuliers des gens de mer en matière de sécurité, de santé (…). " La Règle 4.2 paragraphe 2 reprend, au titre des soins médicaux à bord des navires et à terre, l'exigence que *" tout Membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire ont accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des médicaux immédiats".* Le Principe directeur B4.1.2 associé reprend précisément le contenu du paragraphe 17 de la Recommandation n˚173. Cela montre que l'écriture de la MLC, 2006, ne procède pas d'un découpage artificiel mais bien d'une mise en relation entre des problématiques antérieurement envisagées séparément.
Outre la santé, une autre convention de l'OIT, non consolidée au sein de la MLC, 2006, permet de mettre en évidence les rapports entre sécurité maritime et bien-être portuaire. Il s'agit de la Convention n˚185 sur les pièces d'identité des gens de mer. Cette convention a été adoptée après les attentats du 11 septembre 2001, de manière à concilier la nécessaire liberté de circulation des marins avec les nouvelles règles sur la sûreté maritime et portuaire, définies au sein du Code ISPS, qui imposent de clôturer les espaces portuaires de sorte à en contrôler l'accès[66] . Dans ses dispositions liminaires, cette Convention affirme ainsi que " l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant, à la réalisation d'une navigation plus sûre et d'océans plus propres ". Cela renvoie au rôle joué par la fatigue dans la survenance des abordages et naufrages, mis en évidence dans les enquêtes après accidents[67] .
L'expérience maritime sur le bien-être paraît instructive, en premier lieu, en ce qu'elle ne se situe pas sur le terrain de l'évaluation d'un ressenti subjectif mais qu'elle se traduit par des moyens concrets à disposition des marins lorsqu'ils sont en escale. C'est le cas notamment en France avec le réseau de foyers d'accueil qui donne corps aux obligations tirées des normes de l'OIT. Au niveau international, l'adoption de la MLC, 2006, incite à une relecture plus ambitieuse du bien-être maritime, solidement ancrée dans la protection de la santé et de la sécurité des gens de mer.
Pour reprendre une distinction usuelle, l'exemple maritime permet de se figurer ce qui pourrait constituer, sur le plan social, le contenu d'un droit du bien-être afin de concrétiser le droit au bien-être au travail[68] . Sur le plan terrestre, celui-ci inviterait, par exemple, à une réflexion sur la conciliation des temps familiaux et professionnels[69] , à une responsabilisation sociale des employeurs publics et privés qui se concrétiserait dans les territoires, par le développement de moyens de garde pour les enfants, une mobilité professionnelle plus accompagnée…[70] Le travail maritime, qui s'exerce sur un navire qui est tout à la fois lieu de travail et de vie, montre les limites d'une césure trop artificielle entre la vie professionnelle et la vie personnelle et familiale du travailleur, qui dispenserait l'employeur de se préoccuper des conditions dans lesquelles ses salariés sont amenés à organiser et à contraindre leur existence pour

protección adecuada les sea garantizada en el ejercicio de su profesión. "16. Se deberían tomar todas las medidas necesarias y hacérselas saber a los trabajadores del mar que lleguen a puerto: a) todo riesgo y enfermedades particulares a los cuales pueden estar expuestos así como los medios de prevenirles; "17. Deberían tomarse medidas para procurar que los trabajadores del mar en los puertos, puedan: a) recibir un tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o accidente; b) ser hospitalizados si es preciso; c) recibir un tratamiento dental, sobre todo en caso de emergencia". En el marco de la MLC de 2006, se repiten estas disposiciones, a título de acceso a las instalaciones del bienestar (Regla 4.4; Principio directivo B4.4.1), por la necesidad de asegurar a la gente de mar *" una protección adecuada (…) En el ejercicio de su profesión " y de " tener en cuenta (…) Necesidades particulares de la gente de mar en materia de seguridad y salud (…). "* La Regla 4.2 párrafo 2 retoma, en relación a las curas médicas a bordo de los buques y en tierra, la exigencia de que *" todo Miembro se asegure de que la gente de mar que trabaja a bordo de buques que se encuentren en su territorio, tiene acceso a sus instalaciones médicas en tierra si requieren médicos inmediatos".* El Principio directivo B4.1.2 asociado retoma precisamente el contenido del párrafo 17 de la Recomendación n˚173. Esto muestra que la redacción de la MLC de 2006, no procede de un recorte artificial, sino del hecho de relacionar problemáticas no contempladas anteriormente por separado.
Además de la salud, otro convenio de la OIT, no consolidado en el seno de la MLC de 2006, permite poner en evidencia los informes entre seguridad marítima y bienestar portuario. Se trata del Convenio n˚185 sobre los documentos de identidad de la gente de mar. Este convenio ha sido adoptado tras los atentados del 11 de septiembre de 2001, para conciliar la libertad necesaria de circulación de los marinos con las nuevas reglas sobre la seguridad marítima y portuaria, definidas en el seno del Código ISPS, que imponen el cierre de los espacios portuarios a fin de controlar el acceso[66]. En sus disposiciones preliminares, este Convenio afirma así como " el acceso a las instalaciones de tierra y el permiso en tierra son elementos esenciales del bienestar general de la gente de mar y, por lo tanto en la realización de una navegación más segura y con océanos más limpios". Aquí se retoma el papel jugado por la fatiga en los abordajes y los naufragios, puesto en evidencia en las encuestas tras los accidentes[67].
La experiencia marítima sobre el bienestar parece instructiva, en primer lugar, ya que no se sitúa simplemente en el terreno de la evaluación de una experimentación subjetiva, sino que se traduce por medios concretos a disposición de los marinos cuando están en escala. Es el caso de Francia particularmente, con la red de hogares de acogida que da cuerpo a las obligaciones expresadas en las normas de la OIT. A nivel internacional, la adopción de la MLC de 2006, incita a una segunda lectura más ambiciosa

s'adapter aux rigueurs du marché du travail et aux pressions accrues, exercées sur la gestion du travail et de l'emploi.
La consolidation à laquelle procède la MLC, 2006, offre donc aux gens de mer un socle de droits irréductibles qui se veut garant d'un " bien faire " dans leur travail, qui comprend notamment des considérations sur l'organisation du temps de travail, la rémunération, les congés, l'information sur les conditions de travail, la sécurité sociale… L'idéal serait alors que les gens de mer, directement et par l'entremise de leur représentants[71] , se saisissent de l'opportunité que constitue la ratification de la MLC, 2006, pour contribuer effectivement à la définition de ce qu'est un travail de qualité en mer, car le " bien faire" est la condition première du bien-être au travail, d'un travail réellement adapté à l'homme[72] . Cette lecture ambitieuse nous paraît devoir être défendue, afin que la ratification de la MLC, 2006, n'ait pas pour seul effet une simple mise en conformité textuelle des législations nationales.

Prof. Alexandre Charbonneau
Maître de Conférences, Département Hygiène, Santé, Environnement
Institut Universitaire de Technologie de l'Université de Bordeaux 1
Laboratoire COMPTRASEC, UMR CNRS n° 5114, Université de Bordeaux IV

NOTE / *NOTA*: Presenté au 5ème Congrès International Hispano-francophone de Médecine Maritime à la Corogne, 21-10-2011. *Este tema fue presentado en el V Congreso Internacional Hispanofrancófono de Medicina Marítima en La Coruña, 21-10-2011*

Traduit / *Traducido por:* Inmaculada Allende Ortega

del bienestar marítimo, sólidamente anclado en la protección de la salud y la seguridad de la gente de mar.
A fin de retomar una distinción usual, el ejemplo marítimo permite figurarse lo que podría constituir, sobre el plan social, el contenido de un derecho del bienestar con el fin de concretar el derecho al bienestar en el trabajo[68]. En el plano terrestre, éste invitaría, por ejemplo, a una reflexión sobre la conciliación de los tiempos familiares y profesionales[69], a una responsabilización social de los empleadores públicos y privados que se plasmaría en los territorios, en la implantación de guarderías para los niños, una movilidad profesional más acompañada[70] … El trabajo marítimo, que se ejercita sobre un buque ,que es a la vez lugar de trabajo y de vida, muestra los límites de una separación demasiado artificial entre la vida profesional y la vida personal y familiar del trabajador, que dispensaría al empleador de preocuparse de condiciones, en las cuales, sus asalariados tienen que organizar y forzar su existencia para adaptarse a los rigores del mercado laboral y a las presiones aumentadas, ejercidas en la gestión del trabajo y del empleo.
La consolidación de la que procede la MLC de 2006, ofrece a la gente de mar un zócalo de derechos irreductibles garantes del " bien hacer " en su trabajo, que comprende particularmente consideraciones sobre la organización del tiempo de trabajo, la remuneración, los permisos, la información sobre las condiciones de trabajo, la Seguridad Social … El ideal sería que mientras la gente de mar, directamente y por la intervención de sus representantes[71], se acojan a la oportunidad que constituye la ratificación de la MLC de 2006, para contribuir efectivamente a la definición de lo que es un trabajo de calidad en mar, ya que el " buen hacer " es la primera condición del bienestar en el trabajo, de un trabajo realmente adaptado al hombre[72]. Creemos firmemente que esta lectura ambiciosa ha de ser defendida, con el fin de que la ratificación de la MLC de 2006 no tenga como único efecto una simple conformidad textual de las legislaciones nacionales.

REFERENCES / REFERENCIAS EN EL TEXTO

1. Afin d'assurer la meilleure publicité possible, à l'échelle internationale, le sigle officiel est construit sur son titre anglais (Maritime Labour Convention) auquel est associée l'année d'adoption (2006).
2. DOUMBIA-HENRY C., " The Consolidated Maritime Labour Convention : A marriage of the traditional and the new ", Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas VALTICOS, Genève, OIT, 2004, p. 319 et s. ; FOTINOPOULOU-BASURKO O., Aspectos generales del Convenio refundido sobre trabajo marítimo, 2006, Servicio central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2006 ; CHARBONNEAU A., Marché international du travail maritime. Un encadrement juridique en formation, Aix-Marseille, Préface de Patrick CHAUMETTE, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, collection Berthold GOLDMAN, 2009.
3. CHARBONNEAU A. et CHAUMETTE P., " The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An example of innovative normative consolidation in a globalized sector ", European Labour Law Journal, 2010, vol. I-3, p. 332 et s. Il est devenu courant de parler, à son sujet, de quatrième pilier de la réglementation internationale du secteur maritime, avec les trois instruments de l'OMI que sont la convention SOLAS sur la sécurité et la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL sur la prévention de la pollution en mer, la Convention STCW, relative aux brevets maritimes et à la veille à la passerelle, révisée en 1995
4. Article V.7 de la MLC, 2006.
5. Le style oral a été conservé.
6. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--fr/index.htm.
7. En particulier depuis la directive communautaire 89/391/CEE du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre des mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, JOCE, n° L 183 du 29 juin 1989.
8. Avec l'appui des différentes spécialités qui investissent le travail réel : médecine, ergonomie, sociologie du travail, sciences de gestion…
9. MAUPAIN F., " Revitalisation Not Retreat : The Real Potential of the 1998 ILO Declaration for the Universal Protection of Worker's Rights ", E.J.I.L., 2005, p. 465 et s. Dans cet article, qui entend répondre aux critiques exprimées par Philip ALSTON sur la Déclaration de l'OIT relative aux principes et aux droits fondamentaux au travail et sur l'Agenda du travail décent (ALSTON Ph., " 'Core Labour Standards' and the Transformation of the International Labour Rights Regime ", E.J.I.L., 2004, p. 457 et s.), Francis MAUPAIN lui reproche de ne pas

tenir compte, en 2004, de ce projet qualifié de " révolutionnaire " dans le secteur maritime.

10. Se reporter au texte de la Déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, adoptée par la Conférence internationale du travail lors de sa 97ème session, le 10 juin 2008 à Genève. MAUPAIN F., " New Foundation or New Façade ? The ILO and the 2008 Declaration on Social Justice for a Fair Globalization ", E.J.I.L., 2009, p. 823 et s.; ainsi que les commentaires de MOREAU M.-A., " Autour de la justice sociale : perspectives internationales et communautaires ", Droit social, 2010, p. 324 et s.
11. Se reporter au rapport fondateur du Directeur général de l'époque, Michel HANSENNE, Des valeurs à défendre, des changements à entreprendre. La justice sociale dans une économie qui se mondialise : un projet pour l'OIT, Genève, BIT, 1994. Voir aussi le Rapport du Directeur général à la Conférence internationale du travail de 1997 : L'action normative de l'OIT à l'heure de la mondialisation, Genève, 1997, MAUPAIN F., " L'OIT, La justice sociale et la mondialisation ", RCADI, Tome 278, 2000, p. 262 et s., et LA HOVARY Cl., Les droits fondamentaux au travail. Origines, statut et impact en droit international, Paris, PUF, 2009.
12. Les conventions fondamentales visées par la Déclaration sont les suivantes : la convention (no 29) sur le travail forcé, 1930; la convention (no 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948; la convention (no 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949; la convention (no 100) sur l'égalité de rémunération, 1951; la convention (no 105) sur l'abolition du travail forcé, 1957; la convention (no 111) concernant la discrimination (emploi et profession), 1958; la convention (no 138) sur l'âge minimum, 1973; enfin, la convention (no 182) sur les pires formes de travail des enfants, qui fut ajoutée en 1999.
13. La Convention " fondamentale " n˚138 sur l'âge minimum, de 1973, décline cet âge minimum en fonction de la dangerosité physique et morale du travail à effectuer.
14. Sur le choix des mots " valeurs ", " principes " et " droits " lors des discussions qui ont abouti à la rédaction de la déclaration : LA HOVARY Cl., op. cit., Paris, PUF, 2009, p. 192 et s.
15. MAUPAIN F., " New Foundation or New Façade ? The ILO and the 2008 Declaration on Social Justice for a Fair Globalization ", E.J.I.L., 2009, p. 823 et s.; SERVAIS J.-M., " A new déclaration at the ILO : what for ? ", ELLJ, 2010-2, p. 286 et s.
16. Rapport du Directeur général à la 87ème session de la Conférence internationale du travail, Un travail décent, Genève, BIT, 1999 ; Rapport du Directeur général à la 89ème session de la Conférence internationale du travail, Réduire le déficit du travail décent : un enjeu mondial, Genève, BIT, 2001. Pour une mise en perspective : EGGER Ph., " Travail décent un cadre d'action se met en place ", R.I.T., 2002, p. 175 et s. ; le numéro spécial de la Revue internationale du travail sur " La mesure du travail décent ", 2003, n˚142.
17. La déclaration prévoit qu'il s'agit d'instruments traitant du tripartisme, de la politique de l'emploi et de l'inspection du travail, mais le suivi de la déclaration précise que la liste des normes donnera lieu à une identification, une actualisation ultérieure.
18. BIT, Compilation des instruments sur le travail maritime, Genève, Bureau international du travail, 2008.
19. Sur la portée de cette référence, se reporter à CHARBONNEAU A., " La référence aux principes et droits fondamentaux au travail dans les conventions de l'OIT. L'article III de la convention maritime de 2006 (MLC, 2006), Droit prospectif, publication en cours, dont certains développements de la présente contribution sont issus.
20. WISSKIRCHEN A., " Le système normatif de l'OIT : pratique et questions juridiques ", R.I.T., 2005, p. 267 et s. ; BEAUDONNET X. (dir.), Droit international du travail et droit interne. Manuel de formation pour juges, juristes et professeurs de droit, Turin, Centre international de formation de l'OIT, 2009,
21. WISSKIRCHEN A., " Le système normatif de l'OIT : pratique et questions juridiques ", R.I.T., 2005, p. 267 et s. et GRAVEL E., Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas VALTICOS, Genève, O.I.T., 2004, p. 3 et s., lequel évalue entre 60% et 65% le taux de rapports réceptionnés par la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations. Il précise qu'elle n'arrive à traiter que 65% des rapports reçus.
22. WEBER M., Economie et société. 1. Les catégories de la sociologie, Paris, Librairie Plon, Edition Pocket, 1995, p. 55 et s. Selon lui, l'activité sociale peut, en outre, être déterminée de façon " afflictuelle " (par des passions ou sentiments) ou traditionnelle (par " coutume invétérée ").
23. Pour reprendre l'expression de SUPIOT A., " Le droit du travail bradé sur le marché des normes ", Droit social, 2005, p. 1087 et s.
24. Article 22 de la constitution de l'OIT : " Chacun des Membres s'engage à présenter au Bureau international du travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré " (souligné par nous). VERDIER J.-M., " L'apport des normes de l'OIT au droit français du travail ", R.I.T., 1993, p.747 et s., partant de son expérience à la Commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations du BIT, avait déjà analysé l'attitude française de recherche de conformité préalable dans le rapport aux conventions internationales du travail. Non ratifiées, elles n'en demeurent pas moins investies d'une force d'inspiration, articulée notamment grâce au mécanisme des rapports sur les conventions non ratifiées de l'article 19 e) de la constitution de l'OIT.
25. Par exemple, les dispositions relatives à l'aménagement d'une infirmerie de bord, prévues à l'article 11 de la convention n˚164, sont repositionnées, pour l'essentiel, dans le Principe directeur B3.1.8. ; il en va de même en matière de formation aux soins médicaux, l'article 9 de la Convention n˚164 étant repris par le Principe directeur B4.1.1.
26. En tant que norme de l'OIT, la MLC, 2006, est dépourvue du numéro identifiant habituellement les conventions et recommandations internationales du travail. Elle appartient au corpus conventionnel de l'Organisation, c'est-à-dire aux textes soumis à ratification car obligatoires, mais sa structure lui confère une grande originalité, de sorte qu'elle échappe à cette césure traditionnelle entre conventions et recommandations.
27. BIT, Rapport I 1(A), Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime, Conférence internationale du travail, 94e session (maritime), Genève, 2006, p. 11. Le transport maritime y est désigné comme étant le " premier secteur économique réellement mondialisé ".
28. Parallèlement au secteur maritime, la pêche a connu un processus similaire bien que moins ambitieux avec l'adoption de la Convention n˚188 et la Recommandation n˚199 concernant le travail dans le secteur de la pêche (2007). Il semble que la voie aujourd'hui choisie impliquerait plutôt un réexamen général des normes existantes : cf. le document Amélioration des activités normatives de l'OIT. Politique normative de l'OIT : une approche pour un code international du travail solide et efficace, GB.310/LILS/3/1, Genève, 310ème session du Conseil d'administration, mars 2011.
29. On retrouve la même exigence en matière de sécurité sociale, à la Règle 4.5 paragraphe 3.
30. DC, 6 mai 2011, n˚2011-127 QPC, note P. CHAUMETTE, " Du recours en faute inexcusable de l'armateur en cas d'accident du travail maritime ", Le Droit Maritime Français, 2011, p. 623 et s. et note sous le même arrêt, Droit social, 2011, p. 863 et s. ; Civ 2, 10 mars 2011, n˚ 10-40075 (décision de renvoi).
31. Issu du décret-loi du 17 juin 1938, relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.
32. Se reporter à la note de P. CHAUMETTE, op. cit. (Le Droit Maritime Français), qui rappelle que l'exclusion est, en réalité, l'œuvre de la Cour de cassation, interprétant un cadre juridique manquant de cohérence. Voir, notamment, Soc. 16 mai 1979, M. Autret et autres, n˚78-13223, 78-14060 et 77-12855, Bull. n˚721 ; cf. ACHARD R., " De la faute lourde à la faute inexcusable de l'armateur français en matière d'accident du travail maritime ", Le Droit Maritime Français, 1977, p. 631 et s. et p. 695 et s. Il faut préciser que l'article L. 412-8 du Code de la sécurité sociale prévoit que les marins relèvent du droit commun dès lors que l'accident ou la maladie est survenue " en dehors de l'exécution du contrat d'engagement maritime ".

33. Loi du 10 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail et la loi du 21 avril 1898 concernant les responsabilités des accidents de travail maritime. Le " compromis social " de 1898 assure à la victime une réparation automatique forfaitaire tandis que l'employeur bénéficie d'une immunité civile, cf. SAINT-JOURS Y., " L'enjeu de la rénovation de la législation des accidents du travail et des maladies professionnelles ", Droit ouvrier, 1998, p. 215 et s.
34. Articles L. 452-1 et s. du Code de la sécurité sociale.
35. " La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui ". Le principe de responsabilité a été affirmé par le Conseil constitutionnel dans sa décision DC, 22 octobre 1982, n˚82-144, Loi relative au développement des institutions représentatives du personnel, dans des termes très proches de l'article 1382 du Code civil : " Nul n'ayant le droit de nuire à autrui, en principe tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. "
36. Selon CHAUCHARD J.-P., Droit de la sécurité sociale, Paris, LG.D.J., 2010, p. 102, " Le droit à la sécurité sociale se présente (…) comme un droit créance qui suppose l'intervention du législateur. A défaut, il demeure virtuel, dépourvu des prestations qui lui donnent sa consistance.
37. La Nation " garantit à tous, notamment à l'enfant, à la mère et aux vieux travailleurs, la protection de la santé, la sécurité matérielle, le repos et les loisirs. Tout être humain qui, en raison de son âge, de son état physique ou mental, de la situation économique, se trouve dans l'incapacité de travailler a le droit d'obtenir de la collectivité des moyens convenables d'existence. "
38. Considérant 7 de la décision. Se reporter à DC, 18 juin 2010, n˚2010-8 QPC, Epoux L., note BADEL M., " Accidents du travail, maladies professionnelles : l'indemnisation soumise à la question ", Droit ouvrier, 2010, p. 639 et s., décision qui ouvre droit à la réparation intégrale du dommage consécutif à une faute inexcusable de l'employeur, au-delà des chefs de préjudices indemnisables au regard de la liste limitative de l'article L. 452-3 du Code de la sécurité sociale. Le 22 juin, une proposition de loi a été déposée sur le Bureau de l'Assemblée nationale dans le sens d'une réparation intégrale en cas de faute inexcusable de l'employeur : cf. la présentation du texte dans la revue Préventique Sécurité, n˚118, Juillet-Août 2011, p. 6-7.
39. Considérant 9 de la décision.
40. Considérant 8 de la décision.
41. 4CHAUMETTE P., " L'affirmation de l'immunité civile de l'armateur vis-à-vis des marins ", note sous Civ. 2, 23 mars 2004, n˚02-14.142, Revue Neptunus, n˚11-1, 2005.
42. L'article L. 230-2 de l'ancien Code du travail est redistribué en plusieurs articles, L. 4121-1 et s., dans la nouvelle numérotation. Le nouveau Code des transports rend applicable le Code du travail aux entreprises d'armement maritime (L. 5541-1) sous réserve des dispositions particulières prévues, en l'espèce, aux articles L. 5545-1 et s.
43. Question parlementaire écrite de M. André DELATTRE au Ministre délégué auprès du Ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, rapportée dans le " dossier documentaire " élaboré par les Services du Conseil constitutionnel pour la décision DC n˚2011-127 QPC. Question publiée au JORF le 02/07/1990, p. 3111 et réponse publiée au JORF le 14/01/1991, p. 143.
44. BOISSON Ph., Politiques et droit de la sécurité maritime, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998, p. 17 et s.
45. . Pour une contribution récente sur ce problème : MONTAS A., " Le rapport du Droit maritime et au Droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie ", Le Droit Maritime Français, 2008, p. 307 et s.
46. CHARBONNEAU A., Marché international du travail maritime. Un encadrement juridique en formation, Aix-Marseille, Préface de Patrick CHAUMETTE, Presse Universitaire d'Aix-Marseille, collection Berthold GOLDMAN, 2009.
47. CORDON F., Les invalides de la marine. Une institution sociale de Louis XIV. Son histoire, de Colbert à nos jours, Paris, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1950 ; MADELIN O., La protection sociale des marins de Colbert à nos jours, Thèse pour le doctorat de Médecine, Faculté de Médecine de Tours, 1983 ; TREMPAt Y. et POSTEL-VINAY D., Rapport sur l'établissement national des invalides de la marine, Mission d'audit de modernisation, Avril 2006.
48. DUBAR C., La socialisation. Construction des identités sociales et professionnelles, Paris, Armand Colin, 2000, p. 109 et s. L'identité sociale peut, selon lui, être appréhendée comme " le résultat à la fois stable et provisoire, individuel et collectif, subjectif et objectif, biographique et structurel, des divers processus de socialisation qui, conjointement, construisent les individus et définissent les institutions. " Voir aussi SAINSAULIEU R., L'identité au travail, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1988, p. 333. et CABANTOUS A., Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVIIème-XIXème siècle), Paris, Aubier, 1995, p. 14 et s.
49. PARADEISE C. et VOURC'H F., Problèmes de régulation d'un marché du travail corporatiste : la marine marchande, document dactylographié, 1982 ; voir aussi la synthèse de PARADEISE C., " La marine marchande française : un marché du travail fermé ? ", Revue française de sociologie, 1984, p. 352 et s. ; SEGRESTIN D., Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés en France, Paris, Librairie Arthème Fayard, 1985 et REDIKER M., Between the devil and the deep blue sea, New York, Cambridge University Press, 1987, qui insiste sur le rôle de la discipline.
50. Voir l'article de JAMBU-MERLIN R., " Réflexions sur le droit social maritime ", Le Droit Maritime Français, 1961, p. 131 et s. Dans un ouvrage plus récent (JAMBU-MERLIN R., Les gens de mer, Traité Général de Droit Maritime, RODIERE R. (dir.), Paris, Dalloz, 1978, mise à jour au 15 février 1984), le même auteur souligne que la spécificité du droit social maritime ne doit pas être recherchée dans les risques inhérents au travail humain en mer, mais bien en fonction des conditions historiques de recrutement des marins et techniques de réalisation du travail. Le navire est ainsi assimilé à l'usine. Patrick CHAUMETTE a opté pour une approche relativisant l'enjeu du particularisme maritime, jugeant le rapprochement du traitement des travailleurs terrestres et maritimes incontournable dans un contexte de forte réduction des effectifs français embarqués : CHAUMETTE P., Le contrat d'engagement maritime, Paris, C.N.R.S. Editions, 1993, p. 22 et s., contrairement à LE BIHAN-GUENOLE M., Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle, Paris, L'Harmattan, 2001, qui défend l'idée que la spécificité structurelle et relationnelle du travail maritime justifie mieux qu'une adaptation des règles terrestres aux marins, sans pour autant nier la force d'inspiration du droit du travail terrestre.
51. Se reporter à l'affaire Vendier c/ Port autonome de Bordeaux, AP 7 mars 1997, note P. CHAUMETTE, Droit social, 1997, p. 424 et s., Concl. CHAUVY, D.M.F., 1997, p. 377 et s. et pour une vision plus large de cette question, incluant l'irruption du nouveau Code des transports, à CHAUMETTE P., " De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ? Spécificités, banalisation et imbrication des sources ", ADMO, 2009, p. 471 et s.
52. La MLC, 2006, et les textes de 2006 ont recours à des expressions similaires, telles que " système ", " politiques " et " programmes " nationaux de protection de la sécurité et de la santé au travail. Article 3 paragraphe 3 de la Convention n˚187 : " Lors de l'élaboration de sa politique nationale, tout Membre doit promouvoir, à la lumière des conditions et de la pratique nationales et en consultation avec les organisations d'employeurs et de travailleurs les plus représentatives, des principes de base tels que les suivants: évaluer les risques ou les dangers imputables au travail; combattre à la source les risques ou les dangers imputables au travail; et développer une culture de prévention nationale en matière de sécurité et de santé, qui comprenne l'information, la consultation et la formation. " Norme A4.3 paragraphe 1 a) de la MLC, 2006 : " La législation et les autres mesures à adopter (…) couvrent les sujets suivants : l'adoption et l'application effective ainsi que la promotion de politiques et programmes de sécurité et de santé au travail à bord des navires qui battent le pavillon du Membre, y compris l'évaluation des risques et la formation et l'instruction. "

53. " La législation et les autres mesures visées au paragraphe 3 de la règle 4.3 sont régulièrement examinées en consultation avec les représentants des organisations d'armateurs et de gens de mer et, si nécessaire, révisées compte tenu de l'évolution de la technologie et de la recherche, afin de faciliter une amélioration constante des politiques et programmes en matière de sécurité et de santé au travail et d'assurer un milieu de travail sans danger aux gens de mer employés à bord des navires qui battent le pavillon du Membre. "
54. Ce rapprochement entre bien-être et bien faire est emprunté à Yves CLOT, " Gestion des risques psychosociaux ou santé au travail ", Intervention au 46ème congrès de la Société d'ergonomie de langue française (SELF), L'ergonomie à la croisée des risques, Paris, les 14, 15 et 16 septembre 2011. Voir aussi son ouvrage Le travail à cœur. Pour en finir avec les risques psychosociaux, Paris, Edition La Découverte, 2010, p. 39 et s., chapitre intitulé " La qualité empêchée ". Les développements ci-dessous sont pour partie tirés d'une contribution aux Journées Guépin 2010 sur " Le bien-être ", organisées à la MSH Ange Guépin de Nantes les 17 et 18 mai 2010, en cours de publication.
55. LEROUGE L., La reconnaissance d'un droit à la protection de la santé mentale au travail, Paris, L.G.D.J., 2005 ; du même auteur : " Le droit du travail français confronté aux nouveaux risques. Quelle prise en compte de la santé mentale en droit du travail ? ", Revue multidisciplinaire sur l'emploi, le syndicalisme et le travail (REMEST), vol. 5, 2010, p. 21 et s. ; THEBAUD-MONTY A. et ROBATEL N. (dir.), Stress et risques psychosociaux au travail, Paris, La documentation Française, 2009.
56. DEDESSUS-LE-MOUSTIER N., " La protection de la santé du salarié: de l'hygiène et la sécurité au bien-être au travail ", DEDESSUS-LE-MOUSTIER N. et DOUGUET F. (dir.), La santé au travail à l'épreuve des nouveaux risques, Paris, Lavoisier, 2010, p. 65 et s. Une dernière étape consisterait en la prise en considération de nouveaux risques (nanoparticules, TMS, risques environnementaux…).
57. Se reporter au récent rapport de LACHMANN H., LAROSE Ch. et PENICAUD M., Bien-être et efficacité au travail - 10 propositions pour améliorer la santé psychologique au travail -, Février 2010, lequel assigne à la santé au travail une finalité clairement productiviste : " Travail et santé entretiennent même une double relation : d'une part, la santé est la condition d'un travail de qualité. D'autre part, le travail, effectué dans des conditions adéquates, est facteur de santé et de réalisation personnelle. "
58. Voir les indications bibliographiques données dans notre thèse, Marché international du travail maritime. Un cadre juridique en formation, Aix-Marseille, PUAM, 2009. Sur le monde anglo-saxon, se reporter à la bibliographie réalisée par KENNERLY A., " Writing the History of Merchant Seafarer Education, Training and Welfare : Retrospect and Prospect ", The Northern Mariner, n˚2, 2002, p. 1 et s. L'ouvrage de référence à notre disposition est l'œuvre de KVERNDAL R., Seamen's Missions, Californie, W. Carey Editions, 1986.
59. La Recommandation n˚173 de 1987 prévoit : " 12. (1) Les moyens nécessaires de bien-être et de loisirs devraient être créés ou développés dans les ports. Ils devraient comprendre : a) des salles de réunion et de détente (…) ; b) des installations de sports et autres installations de plein air, notamment pour des compétitions ; c) des moyens éducatifs ; d) le cas échéant, des moyens de pratiquer la religion et d'obtenir des conseils personnels. "
60. Aux côtés des acteurs syndicaux, des autorités de l'Etat du port : CHARBONNEAU A., " Les foyers d'accueil des marins à l'origine d'une action normative en faveur des marins abandonnés ", Le Droit Maritime Français, juillet-août 2003, p. 638 et s.
61. Avec l'obligation de prévoir un système de garantie financière pour prévenir les cas d'abandon et indemniser les marins des conséquences dommageables d'un abandon (essentiellement les risques rapatriement, subsistance et créances salariales impayées) : Rapport final du groupe mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, réunit à Genève, 2-6 mars 2009, document ILO/IMO/WGPS/9/2009/10 ; Document PTMLC/2010, Preparatory Tripartite MLC, 2006, Committee, Genève, 20-22 septembre 2010.
62. CHRISTODOULOU-VAROTSI I., " Les défis du bien-être des marins dans le nouveau contexte de la Convention du travail maritime consolidée de l'OIT ", ADMO, 2007, p. 141 et s. et CHARBONNEAU A., " Le bien-être après la convention du travail maritime consolidée (OIT) : quelles avancées pour quelles lacunes ? ", Actes des journées nantaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins, Nantes, 2006, p. 119 et s.
63. Norme A2.3 " 5. Les limites des heures de travail ou de repos sont établies comme suit: a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser: i) 14 heures par période de 24 heures; ii) 72 heures par période de sept jours; ou b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à: i) 10 heures par période de 24 heures; ii) 77 heures par période de sept jours. "
64. Se reporter aussi à l'arrêt de la CJCE du 10 septembre 2009, Affaire C-277/08, Pereda, note S. LAULOM, Semaine sociale Lamy, supplément au n˚1444, 3 mai 2010, p. 29 et s., lequel rappelle que le droit aux congés, principe du droit social communautaire revêtant une importance particulière, a pour finalité " de permettre au travailleur de se reposer et de disposer d'une période de détente et de loisirs. " Plus haut, la CJCE affirme que " dans un souci de protection efficace de sa sécurité et de sa santé, le travailleur doit normalement bénéficier d'un repos effectif… ".
65. Tertrin Y., " La dimension sociale dans le contrôle par l'Etat du port ", Journées d'études 2004 de l'Observatoire des Droits des Marins, Nantes, les 22 et 23 janvier 2004, A travail international, droit international - Abandon de marins - Les conditions sociales à la pêche, Nantes, 2004, p. 61 et s.
66. BOISSON Ph., " La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime ", Le Droit Maritime Français, 2003, p. 723 et s.
67. BOISSON Ph., Politiques et droit de la sécurité maritime, Paris, Edition Bureau Veritas, 1998.
68. Sur le droit à : CHAUCHARD J.-P., " La sécurité sociale et les droits de l'Homme (à propos du droit à la sécurité sociale) ", Droit social, 1997, p. 48 et s. ; COHEN D., " Le droit à… ", in L'avenir du droit, Mélanges en hommage à François Terré, Paris, Dalloz, 1999, p. 393 et s. ; PICHARD M., Le droit à. Etude de législation française, Paris, Economica, 2006 ainsi que les commentaires de LAUDE A., MATHIEU B. et TABUTEAU D., Droit de la santé, Paris, PUF, 2007, p. 1 et s., sur le droit à la santé.
69. Voir les analyses développées par le rapport dirigé par Alain SUPIOT, Au-delà de l'emploi. Transformation du travail et devenir du droit du travail en Europe, Paris, Flammarion, 1999, p. 93 et s.
70. Cf. les arrêts Soc. 14 octobre 2008 et Soc. 13 janvier 2009, rendus sur le fondement de l'article L. 1121-1 du Code du travail, qui considèrent qu'une clause contractuelle de mobilité ne saurait être mise en œuvre sans s'assurer qu'il n'en résulte pas une atteinte au droit du salarié à une vie personnelle et familiale qui ne serait pas justifiée par la tâche à accomplir et ni proportionnée au but recherché.
71. C'est là toute l'importance des nombreuses obligations de consultation que comporte la MLC, 2006.
72. Ce que CLOT Y., Le travail à cœur. Pour en finir avec les risques psychosociaux, Paris, Edition La Découverte, 2010 traduit par l'idée de " pouvoir d'agir des salariés sur la qualité de leur travail ".